



MEMORÁNDUM N°

A : CONSTANZA PELAYO DÍAZ
JEFA
DEPARTAMENTO DE RECURSOS DE RECLAMACIÓN
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

DE : M. CAROLINA GONZÁLEZ OLAVE
DIRECTORA REGIONAL (S)
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DE LOS RÍOS

ANT.: Resolución Exenta N°2025991011010, de fecha 13 de noviembre de 2025, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, que se pronuncia respecto de la admisión a trámite del recurso de reclamación atinente al proyecto “Brisas de Torobayo”, cuyo proponente es Inversiones Don Víctor SpA.

MAT.: Evacúa informe respecto al recurso de reclamación interpuesto en contra de la Resolución Exenta N°202514101156 de fecha 21 de julio de 2025, de la Comisión de Evaluación de la Región de Los Ríos.

Junto con saludarle, y de conformidad a lo instruido mediante el Resuelvo N°3 de la Resolución Exenta N°2025991011010 de fecha 13 de noviembre de 2025, remito a usted el informe solicitado, respecto del recurso de reclamación interpuesto en contra de la Resolución Exenta N°202514101156 de fecha 21 de julio de 2025 (“RCA N°202514101156/2025”), de la Comisión de Evaluación de la Región de Los Ríos, por medio de la cual se resolvió calificar ambientalmente desfavorable la Declaración de Impacto Ambiental (“DIA”) del proyecto “Brisas de Torobayo”, presentado por Inversiones Don Víctor SpA (“Titular”).

Al respecto, hago presente a usted lo siguiente:

1. ANTECEDENTES GENERALES DE LA DIA DEL PROYECTO “BRISAS DE TOROBAYO”

a. **Antecedentes administrativos:** La DIA del proyecto “Brisas de Torobayo” (“Proyecto”) fue presentada al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“SEIA”) con fecha 25 de mayo de 2018, y admitida a trámite con fecha 1 de junio de 2018. En una primera instancia, la DIA del Proyecto es

calificada ambientalmente favorable por la Comisión de Evaluación de la Región de Los Ríos, a través de la Resolución Exenta N°024 de fecha 28 de junio de 2019 (“RCA N°024/2019”).

Posteriormente, diversas personas naturales y jurídicas presentan solicitudes de invalidación en contra de la RCA N°024/2019, las que son rechazadas por la Comisión de Evaluación de la Región de Los Ríos mediante la Resolución Exenta N°054 de fecha 11 de septiembre de 2020 (“Res. Ex. N°054/2020”). Luego, se interpone una reclamación judicial contra dicha resolución, siendo acogida por el Tercer Tribunal Ambiental de Valdivia a través de la sentencia de fecha 1 de agosto de 2022, en la causa Rol R-38-2020, declarando dicho Tribunal que la no apertura de un proceso de participación ciudadana durante la evaluación ambiental del Proyecto -siendo un proyecto que a juicio del Tribunal generaba cargas ambientales- viciaba el procedimiento de evaluación ambiental, ordenando dejar sin efecto la Res. Ex. N°054/2020 y retrotraer el procedimiento de evaluación ambiental a la etapa correspondiente, dictando en consecuencia la Comisión de Evaluación Ambiental la Resolución Exenta N°20221400144 de fecha 19 de octubre de 2022 (“Res. Ex. N°20221400144/2022”), que deja sin efecto la RCA N°024/2019 y retrotrae el procedimiento al día siguiente de la publicación del primer Informe Consolidado de Solicitudes de Aclaraciones, Rectificaciones y/o Ampliaciones (“ICSARA N°1”) a la DIA, junto con la apertura de un proceso de participación ciudadana.

Como resultado de este nuevo proceso de evaluación ambiental, la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Los Ríos (“SEA Los Ríos”), a través del Informe Consolidado de Evaluación (“ICE”), recomienda rechazar la DIA del Proyecto, en razón de que el Titular del Proyecto no logró descartar los efectos, características o circunstancias previstos en la letra c) del artículo 11 de la Ley N°19.300, en particular los establecidos en las letras b) y c) del artículo 7 del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“RSEIA”), referidos al aumento de los tiempos de desplazamiento y la alteración del acceso o calidad de bienes, servicios e infraestructura básica, respectivamente, conclusión compartida por los organismos de la Administración del Estado con competencia ambiental (“OAECA”) asociados a dichas materias, como la Secretaría Regional Ministerial (“SEREMI”) de Transportes y Telecomunicaciones, de Desarrollo Social y Familia, y de Vivienda y Urbanismo de la Región de Los Ríos. Al respecto, la Comisión de Evaluación de la Región de Los Ríos acoge la recomendación formulada por el SEA Los Ríos en su ICE, rechazando unánimemente la DIA del Proyecto, emitiendo la RCA N°202514101156/2025.

b. **Antecedentes técnicos:** El Proyecto consiste en ejecutar un desarrollo inmobiliario que se compone de 411 viviendas a desarrollarse en la zona sur-poniente de la comuna de Valdivia, Región de Los Ríos. El Proyecto se desarrollará en una superficie total de 14,9 hectáreas, compuesta por cinco macrolotes, junto con su respectiva urbanización, solución sanitaria y áreas verdes definidas. El Proyecto se encuentra fuera del terreno operacional de la empresa sanitaria concesionada de la comuna (Aguas Décima S.A.), por tanto, contempla la construcción de una planta de producción y distribución de agua potable y una planta de recolección, tratamiento y disposición de aguas servidas.

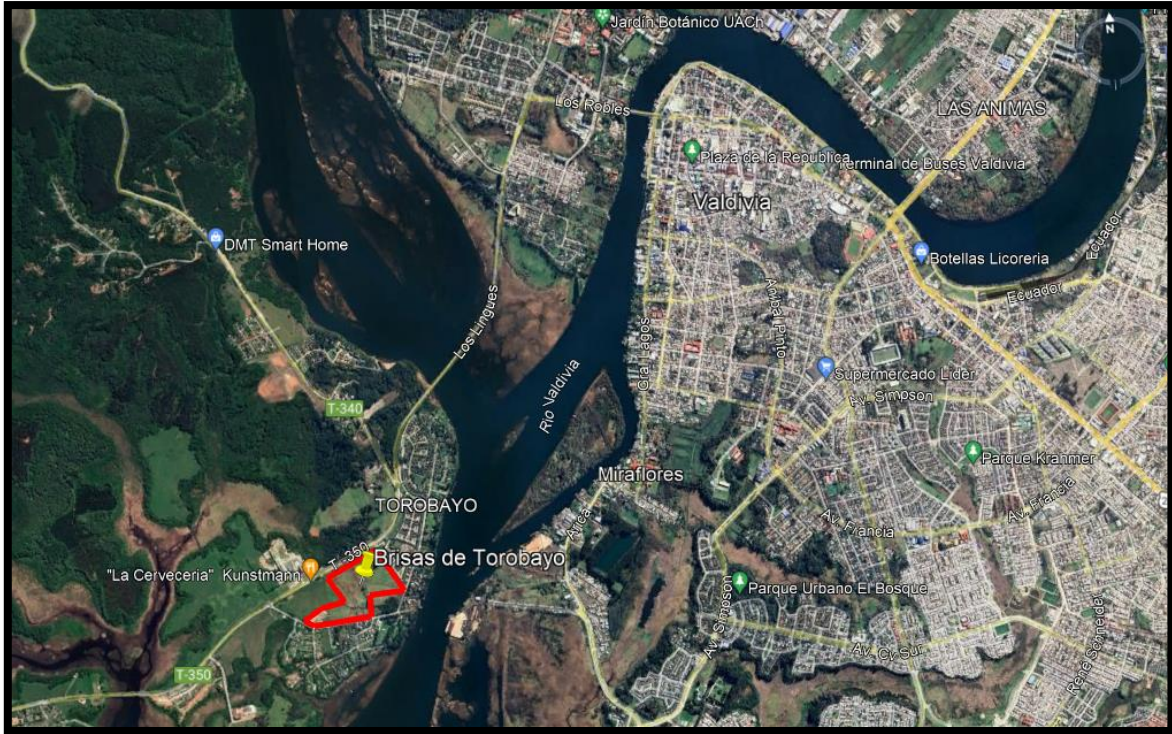


Figura 1: Ubicación del Proyecto.

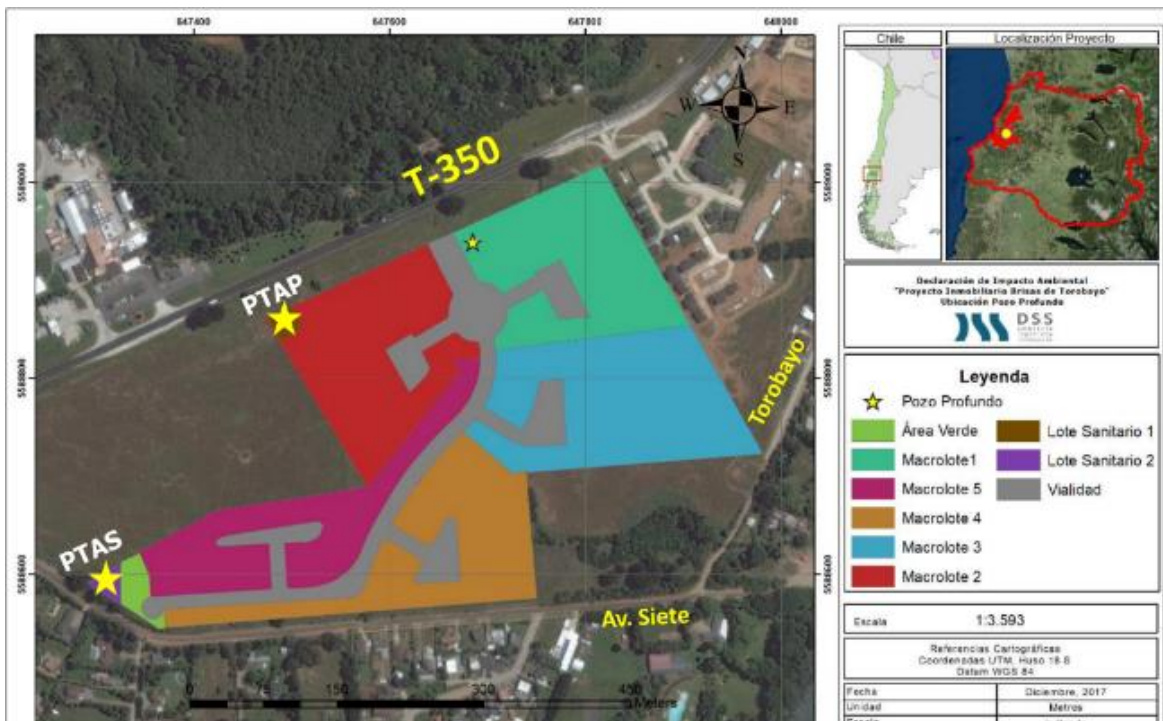


Figura 2: Ubicación en detalle del Proyecto.

2. ANTECEDENTES DE LA RECLAMACIÓN DEDUCIDA EN CONTRA DE LA RCA N°202514101156/2025.

Con fecha 1 de septiembre de 2025, los señores Raimundo Vicuña Díaz y Francisco Steib Pinto, en representación de Inversiones Don Víctor SpA (“Reclamantes”), interponen el recurso de reclamación del artículo 20, en relación al artículo 30 bis de la Ley N°19.300, en contra de la RCA N°202514101156/2025, de la Comisión de Evaluación de la Región de Los Ríos, en base a los siguientes antecedentes:

a. Las medidas del Estudio Vial Ambiental (“EVA”) permiten disminuir los niveles de conflictos en los escenarios con proyecto y acercar los niveles de servicio a los observados en la situación base (sin proyecto), en la intersección Avenida Los Robles con Avenida Los Laureles (único punto crítico donde se supera el umbral de 85% y no es posible un aumento inferior al 1%), de conformidad al artículo 3.6.11 del D.S. N°30/2019, que establece el Reglamento sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano, y al Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos Técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la Libre Circulación, Conectividad y Tiempos de Desplazamiento en Proyectos Inmobiliarios del SEA, del año 2022. Añade el reclamante que el umbral del 1% establecido en el criterio no constituye por sí solo un parámetro de significancia ambiental, y que hay que atender a factores como la duración, magnitud y extensión de los impactos, lo que ha sido reafirmado en otros casos analizados por el Departamento de Reclamaciones del SEA, como el de proyecto Barrio Brisas del Sol. En línea con lo anterior, el reclamante indica que en el EVA se establece que el costo social calculado para la situación con proyecto no supera el 5%, manteniéndose el estándar de servicio (también referencian al recurso de reclamación del proyecto Barrio Brisas del Sol).

b. La exigencia de un Informe de Mitigación de Impacto Vial (“IMIV”) aprobado carece de sustento normativo en el marco del SEIA.

c. Además de las medidas de mitigación vial establecidas en el IMIV, el Titular presentó compromisos ambientales voluntarios (“CAV”) destinados a asegurar que los niveles de servicio con proyecto sean semejantes a los de la situación base, los que cumplen con los requisitos legales y técnicos, y no pueden ser desestimados por el solo hecho de ser considerados meras evaluaciones futuras, incluso siendo incorporados en la modelación de tránsito.

d. Para la estimación del peor escenario, se aplicó lo dispuesto en el Criterio SEA de 2022, utilizando tasas de inducción del D.S. N°30/2019, como las tablas de referencia contenidas en el artículo 1.2.3 de dicho cuerpo normativo. En este sentido, abril de 2025 sería el peor escenario, ya que, de acuerdo al artículo 3.2.4 letra a) del D.S. N°30/2019, los proyectos deben ser analizados en temporada normal (marzo a noviembre), con excepción de aquellos que por su destino y/o ubicación ameriten ser analizados en temporada de verano. Al respecto indica el reclamante que como es un proyecto de carácter residencial, no ameritaba ser evaluado en temporada de verano. Sumado a lo anterior, en el EVA se comparan las mediciones estivales y las de temporada normal, confirmando que el peor escenario es en temporada normal, atendiendo horarios punta de mayor sensibilidad, lo que no fue reflejado en el ICE, ya que el Censo del MOP de 2022 (utilizado en el ICE) no discrimina

frangas horarias ni atiende a la metodología establecida en el artículo 3.2.5 del D.S. N°30/2019, y, por ende, no es representativo.

e. Se presentaron antecedentes suficientes para descartar los efectos de la letra c) del artículo 7 del RSEIA, no existiendo un aumento superior a 30 segundos en las rutas de ingreso y egreso para cada uno de los puntos de interés (educación, comercio, culto, deporte y áreas verdes). Por lo tanto, de acuerdo a los nuevos antecedentes presentados, se aprecia que no existirían saturaciones viales significativas en relación a la situación vial observada durante el proceso de evaluación del Proyecto.

f. Posteriormente, con fecha 28 de noviembre de 2025, los Reclamantes ingresan un “téngase presente”, en el que acompañan el IMIV del Proyecto aprobado, indicando que un IMIV aprobado permite descartar la generación de un impacto significativo en relación al aumento de los tiempos de desplazamiento.

3. SOBRE LAS ALEGACIONES SOSTENIDAS POR LOS RECLAMANTES.

En virtud de la presentación efectuada por los Reclamantes con fecha 28 de noviembre de 2025, en el que se acompaña el IMIV del Proyecto aprobado por la autoridad competente, esta Dirección Regional considera que efectivamente dicho antecedente permite descartar la generación de un impacto significativo en relación al aumento de los tiempos de desplazamiento por parte del Proyecto, descartando los efectos de las letras b) y c) del artículo 7 del RSEIA. Además, los Reclamantes presentan nuevos antecedentes asociados al costo social calculado para la situación con Proyecto, cuyo resultado evidencia que no supera el 5%, manteniéndose el estándar de servicio, junto con otros antecedentes que permiten determinar el impacto por el Incremento del Flujo Vehicular (“IMP”), demostrando que el Proyecto no altera significativamente el estándar de servicio vial.

No obstante lo anterior, se hace presente que estos antecedentes no formaron parte del proceso de evaluación ambiental del Proyecto, y deben considerarse como antecedentes nuevos en el marco del proceso de reclamación de la RCA.

En razón de lo expuesto previamente, y teniendo presentes estos nuevos antecedentes, esta Dirección Regional no va a controvertir las alegaciones efectuadas por los Reclamantes.

4. OTRAS CONSIDERACIONES.

Sin perjuicio de lo expuesto en el punto precedente, y con el objeto de garantizar y mantener en el tiempo el descarte de los efectos de las letras b) y c) del artículo 7 del RSEIA, esta Dirección Regional estima pertinente incorporar un seguimiento (condición o exigencia) de la variable ambiental relevante “vialidad”, ya que, aunque el Proyecto cuente con un IMIV aprobado, este sigue encontrándose en una situación crítica a nivel regional, en particular en temporada estival, puesto que, como indicó la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Los Ríos en su pronunciamiento sobre la Adenda Complementaria, a través del Oficio Ordinario N°17063 de fecha 12 de junio de 2025, “(...) de acuerdo a censos de tránsito del MOP del año 2022, la Ruta T-350 presenta TMDA en temporada de verano 12.474 veh/día, **siendo la segunda ruta más transitada de la región en época estival**, y en época de invierno y primavera, el TMDA es del orden de 4.438 y

4.865 veh/día, por lo que es posible asegurar que en época estival dicha ruta duplica el volumen vehicular” (énfasis agregado).

En base a lo anterior, se estima conveniente establecer una condición o exigencia de monitoreo del aumento en los tiempos de desplazamiento durante la época estival (enero y febrero) en las principales intersecciones del Proyecto alrededor del sector de Torobayo, con el fin de hacer seguimiento a los CAV y medidas operacionales propuestas por el Titular del Proyecto en relación a las obras viales cuya implementación se proyecta de manera gradual en cada fase del Proyecto, comparando los resultados del seguimiento con los resultados de las modelaciones efectuadas por el Titular en el proceso de evaluación ambiental, a fin de comprobar la efectividad de las modelaciones y de las acciones comprometidas.

Al respecto, se puede señalar que, de acuerdo a lo informado por el Titular, el Proyecto cuenta con nueve (9) fases constructivas:

Lote	Total UH	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9
Sanitario 1 y 2	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0
1	52	-	C 52	0	0	0	0	0	0	0
3	116	-	-	C 58	C 58	0	0	0	0	0
2	46	-	-	-	-	C 46	0	0	0	0
5	91	-	-	-	-	-	C 46	C 45	0	0
4	106	-	-	-	-	-	C 24	C 25	C 57	0
Total	411	-	52	58	58	46	70	70	57	

Figura 3: Cronograma de construcción del Proyecto (Adenda).

Pues bien, en virtud de la cantidad de fases o años, es que debería considerarse un seguimiento para los dos (2) últimos años de la fase de construcción del Proyecto -años 7 y 8-, y para los tres (3) años desde que comience la fase de operación en su totalidad, en el siguiente sentido:

Condición o exigencia: Seguimiento Vial en época estival	
Impacto asociado	Alteración de los tiempos de desplazamiento debido al aumento del flujo vehicular.
Fase del Proyecto a la que aplica	Construcción y operación.
Objetivo, descripción y justificación	<u>Objetivo:</u> Verificar que el aumento en los tiempos de desplazamiento en los distintos nodos, se ajusten a lo proyectado en las modelaciones viales respectivas. <u>Descripción:</u> Se deberán realizar mediciones de flujo vehicular contrastante en los puntos utilizados en el EVA en distintos horarios, tanto en época estival (enero y febrero).

	<u>Justificación:</u> En virtud de que el Proyecto se emplaza en la ZOIT Valdivia y que según lo indicado por la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Los Ríos en su pronunciamiento a la Adenda Complementaria, mediante Oficio Ordinario N°17063 de fecha 12 de junio de 2025, “(...) <i>de acuerdo censos de tránsito del MOP del año 2022, la Ruta T-350 presenta TMDA en temporada de verano 12.474 veh/día, siendo la segunda ruta más transitada de la región en época estival, y en época de invierno y primavera, el TMDA es del orden de 4.438 y 4.865 veh/día, por lo que es posible asegurar que en época estival dicha ruta duplica el volumen vehicular.</i>” Por lo anterior, el Proyecto se encuentra en una situación crítica derivada de la actividad turística en términos de vialidad a nivel regional, en consecuencia, se debe establecer un seguimiento de esta variable ambiental relevante para el periodo estival, por lo que esta Dirección Regional estima conveniente establecer una condición de monitoreo al aumento de los tiempos de circulación durante la época estival (enero y febrero) en las principales intersecciones del Proyecto en torno al sector de Torobayo, con el fin de evaluar la eficacia de cada una de las medidas operacionales incorporadas y los CAV relacionados con las obras viales, cuya implementación se proyecta de manera gradual a partir de cada etapa del proyecto, comparando con los resultados de las modelaciones realizadas, con el fin que se compruebe la efectividad de las modelaciones y las medidas operacionales propuestas.
Lugar, forma y oportunidad de implementación	<u>Lugar:</u> Puntos de mediciones utilizados en EVA e IMIV. <u>Forma:</u> Metodología utilizada en EVA e IMIV. <u>Oportunidad:</u> Debe hacer una medición en época estival en la peor condición (es decir, enero y febrero), en distintos horarios, durante los años 7 y 8 de la fase de construcción y durante los tres primeros años desde que comience la operación completa del Proyecto.
Indicador que acredite su cumplimiento	Corroborar que los aumentos en los tiempos de desplazamiento declarados se cumplan de acuerdo a lo proyectado.
Forma de control y seguimiento	Entregar informe anual con resultados y posibles medidas de control adicionales a la SMA y a la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Los Ríos.

5. CONCLUSIÓN

En definitiva, se puede concluir que, en virtud de los nuevos antecedentes acompañados por los Reclamantes en fase recursiva, se puede descartar la generación de los efectos, características o circunstancias establecidas en la letra c) del artículo 11 de la Ley N°19.300, pormenorizados en las

letras b) y c) del artículo 7 del RSEIA. Sin embargo, a fin de garantizar dicho descarte, es que se sugiere la incorporación de un seguimiento a la situación vial en los alrededores del Proyecto, de acuerdo a lo expuesto en el punto N°4 de este informe.

Sin otro particular, le saluda cordialmente,

M. Carolina González Olave
Directora Regional (S)
Servicio de Evaluación Ambiental
Región de Los Ríos

NAC/nac

C.c.:

- Oficina de Partes, SEA Los Ríos.